

EL ESTRECHO DE GIBRALTAR EN EL PLANEAMIENTO ESTRATÉGICO ESPAÑOL

Luis Romero Bartumeus / Instituto de Estudios Campogibraltares

El estrecho de Gibraltar es el elemento más importante de la geografía española desde el punto de vista geoestratégico. Por eso resulta relevante analizar cómo ha influido en el devenir de la historia reciente de España y de que modo sigue influyendo en los planteamientos estratégicos actuales. No debemos enfrentarnos a esa evidencia como si estar situados justo al norte del estrecho de Gibraltar constituyera para España un problema, sino que deberíamos considerarlo una ventaja estratégica. Hay que enfrentarse a él como un elemento puesto ahí por la naturaleza, que es posible explotar en beneficio propio. No parece adecuado renegar del lugar en el que la geografía nos ha colocado. Sacarle provecho a la renta de situación que nos ha otorgado la naturaleza al dominar toda su fachada norte y, por avatares de la historia, una parte de su fachada sur, debe ser un elemento fundamental de nuestra predisposición cuando nos enfrentemos a este accidente geográfico que determina nuestra situación geoestratégica.

Cuando en su testamento (1504) la reina Isabel la Católica aconseja a sus descendientes que no cedan nunca Gibraltar,¹ no está pensando en las riquezas de un pequeño y estrecho territorio fundamentalmente montañoso y agreste, sino en su privilegiada situación en la misma angostura del Estrecho y en el extremo de una profunda y enorme bahía.

Los ingleses, al menos desde 1656,² se fijan también en Gibraltar. Y lo hacen por su situación geográfica, por lo que sería más acertado concluir que en lo que se fijan en realidad es en el Estrecho y, como consecuencia, en la ciudad que lo domina. En el Estrecho concurren, y concurren aún hoy, toda una serie de intereses que afectan tanto a naciones cuyas costas están bañadas por sus aguas, como a países alejados muchos miles de kilómetros, pero que lo utilizaron y lo utilizan para sus actividades.

¹ Citado por Ignacio López de Ayala: *Historia de Gibraltar*. Madrid, 1782. Pág. 212.

² George Hills: *El Peñón de la discordia*. Ed.: San Martín, 1974. Pág. 165.

Países ajenos a la geografía propia del Estrecho han pretendido a lo largo de los siglos mantener una fuerte presencia en el mismo para tener asegurado su libre paso, haciendo valer sus intereses. Así, la primera flota inglesa que se adentra en el Mediterráneo lo hace en 1620, con la misión de proteger a los buques que, bajo pabellón inglés, se dedican al comercio. Casi de forma inmediata, el interés de esa flota se centra en conseguir alguna base de apoyo para la misma.³

Años más tarde (1656), el primer ministro inglés Cronwell escribiría a sus "generales en la mar" Blake y Montague, planteándoles "[...] si se podía atacar alguna otra plaza, especialmente la de la ciudad y castillo de Gibraltar, que una vez poseída y ser defendible por nosotros, sería también una ventaja para nuestro comercio y un fastidio para los españoles".⁴ Medio siglo después, el interés británico seguía siendo el mismo y, aprovechando la Guerra de Sucesión española, Gibraltar fue tomada en 1704.

Coincidiendo con el declive del poder naval español, Gran Bretaña se asienta en el Estrecho y se convierte en su guardián, asegurándose así el paso de sus buques hacia el Mediterráneo y el Oriente Medio sin amenaza, controlando además el paso de quienes no ondearan su bandera.

Durante todo el tiempo, casi tres siglos, que Gran Bretaña lleva ocupando Gibraltar y, por lo tanto, está presente en el Estrecho, ha contribuido de forma decisiva a difundir al resto de la comunidad internacional el mensaje cierto de que España no controlaba, o no era capaz de hacerlo, un punto tan estratégico como el estrecho de Gibraltar. El valor de situación de la Península Ibérica quedaba disminuido por ello, dado que otra potencia ajena geográficamente a la zona, pero mucho más creíble por su potencial militar y económico, ejercía el control y garantizaba la seguridad de paso al resto de naciones amigas. El valor estratégico de Gibraltar, igual que el de Menorca, "se hacía del todo patente cuando no estaba en manos españolas",⁵ según la acertada visión del embajador Allendesalazar.

La consolidación de Gran Bretaña en el Estrecho a lo largo de los siglos se fue concretando mediante la ampliación del espacio vital marítimo y terrestre que ocupaba en el Peñón desde el Tratado de Utrecht (1713). La visión de un mapa con los sucesivos avances en la zona del istmo que separa Gibraltar del resto del territorio español y de los avances en las aguas próximas de la Bahía, tanto para construir diques de abrigo para el puerto, como para ocupar la ensenada que se extiende desde el antiguo embarcadero hasta Punta Mala, conocido como puerto Canning, o para ampliar la pista del aeropuerto, reflejan claramente el anhelo inglés por permanecer y consolidar su base en esta zona estratégica a lo largo de los últimos trescientos años.

Para España, que centró buena parte de su política exterior en la zona del Estrecho durante las primeras décadas del siglo XX y mantuvo sus principales intereses exteriores en esa zona tras la pérdida del resto de las colonias atlánticas y orientales, se convirtió en una necesidad, dada su debilidad económica y militar, contar con el apoyo del resto de potencias europeas para mantener su posición en el Estrecho. El protectorado marroquí, justo al otro lado del Estrecho, se convierte para España en un sustituto de las colonias perdidas a finales del XIX. Es el único lugar donde España puede pretender estar presente, por esos años, dada la situación de sus Fuerzas Armadas. Los desastres, sin embargo, no faltan y ni siquiera al otro lado del Estrecho, con la metrópoli al alcance de unas horas de barco, España puede mantener una situación segura. La Guerra Civil, primero, y la II Guerra Mundial (IIGM) después, mantienen a España en una situación de mero espectador, sin que durante

³ John Glanville: *The Voyage to Cadiz in 1625*. Citado por José Uxó Palasí: «Interés británico por el Estrecho de Gibraltar (siglos XVI y XVII)»; En, *Ejército*, nº 619. Agosto de 1991. Pág. 51.

⁴ George Hills: *El Peñón...* Pág. 165.

⁵ José Manuel Allendesalazar: *Apuntes sobre la relación diplomática hispano-norteamericana, 1763-1895*. Ed.: Ministerio de Asuntos Exteriores; Madrid, 1996. Pág. 56.

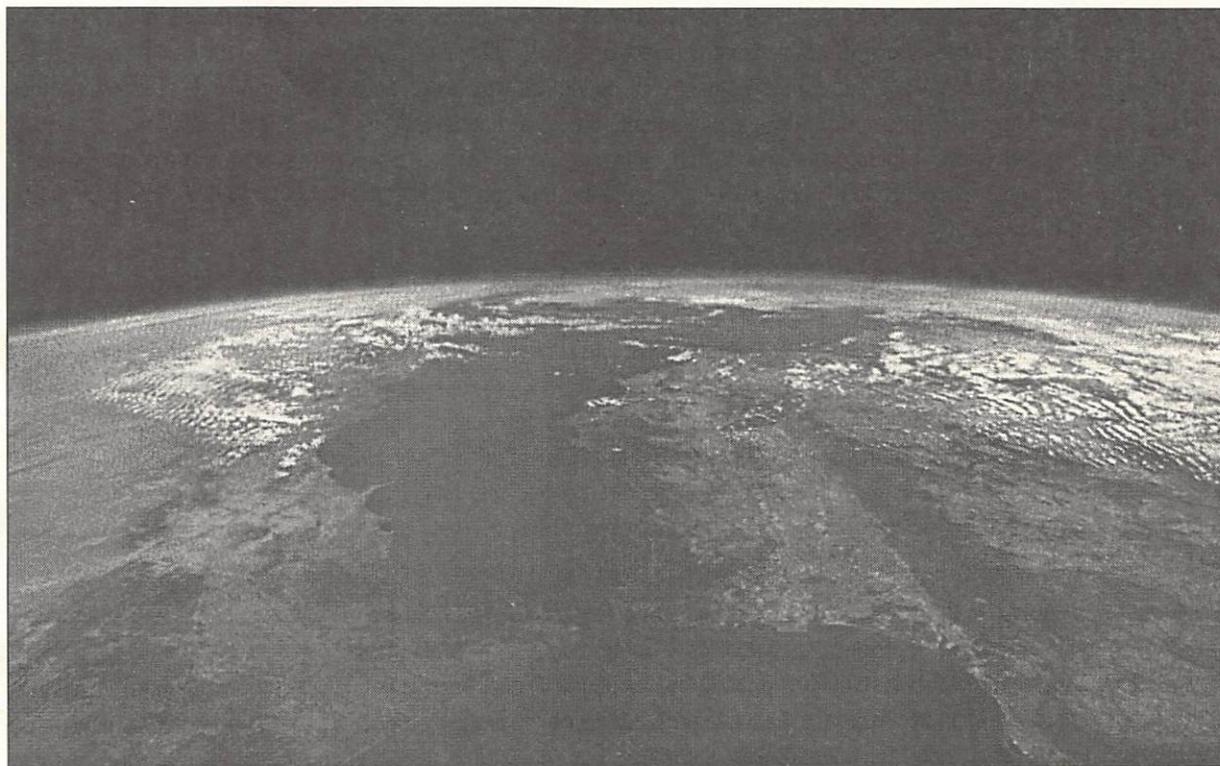


Imagen por satélite del Estrecho de Gibraltar desde el Este, con las costas españolas a la izquierda y el norte de Marruecos a la derecha.

la segunda de estas contiendas, y pese a no participar directamente en ella, España pueda ejercer la más mínima acción ni siquiera de presencia en el Estrecho, quedando el mismo a merced de la base británica de Gibraltar.

Tras la victoria aliada y con el inicio de la "guerra fría", el Estrecho adquiere otra relevancia. Para los aliados es, como lo fue durante la II Guerra Mundial, paso obligado para mantener el Mediterráneo como zona de retaguardia del escenario centroeuropeo donde la Alianza y el pacto de Varsovia jugaban a diario una partida de equilibrios inestables. Se convierte en una necesidad mantener abierto el Estrecho. Será precisamente al otro lado de esta angostura donde España vuelva a tener sus últimos enfrentamientos armados en lo que serán sus últimas colonias. La apresurada y para muchos vergonzosa descolonización del Sahara, se convierte en la última aventura exterior española en la que la situación de los países circundantes y su participación en los esquemas globales de bloques, jugó un papel decisivo en su resolución. Puede decirse que la "guerra fría" y la situación próxima al Estrecho como escenario relevante determinó la solución adoptada para ese territorio, que aún hoy se mantiene como indefinida y en el que ni las Naciones Unidas, pese a la desaparición de los bloques, han sido capaces de encontrar una solución aceptable para todos.

Con la incorporación de España a la Alianza Atlántica en 1982 y a la estructura militar integrada en 1999, España adquiere sin duda un papel distinto al que hasta el momento había desempeñado en la zona del Estrecho, de cara al resto de sus aliados. La ausencia de España de la OTAN durante la mayor parte de la "guerra fría" y su evidente incapacidad, por falta de recursos, para mantener tecnológicamente al día a sus Fuerzas Armadas, lo que imposibilitaba que nuestro país jugara un papel relevante en el control del Estrecho, hizo que Estados Unidos junto a Gran Bretaña se plantearan por su cuenta, con la ayuda del territorio español, la presencia y control aliado de esta angostura, clave en el tráfico marítimo mundial.

Precisamente el reparto de responsabilidades en el Estrecho y en el Mediterráneo occidental, íntimamente ligados entre sí, se convierte en un claro obstáculo a la hora de concretar la forma en que España se integra en la Alianza: primero en 1982, cuando ingresamos sin haber negociado como; después, en la negociación de los acuerdos de coordinación (1986-92) y, más adelante, cuando España se integra definitiva y plenamente en la estructura militar aliada (1997-99). Las reticencias fundamentalmente británicas se hicieron notar en todas y cada una de estas fases, unas veces más expresamente que en otras, lo que evidenció la negativa del Reino Unido a perder la renta de situación que le concedía, dentro de la estructura aliada, su presencia en Gibraltar y, por lo tanto, en el Estrecho.

Durante algunos años, tras la restauración de la democracia, España diseña su propio planeamiento estratégico tomando el Estrecho como centro de su eje defensivo. Esta preferencia político-estratégica se comienza a abandonar por los gobiernos socialistas en 1992, viéndose confirmada por el Gobierno del Partido Popular en 1996, aunque con posterioridad a esa fecha, declaraciones de los máximos responsables gubernamentales insistiendo en la trascendencia estratégica de la zona del Estrecho, han puesto de manifiesto que la casi absoluta ausencia de referencias al mismo en los textos y directivas vigentes no se correspondía con la realidad de su pensamiento. El *Libro Blanco de la Defensa 2000*, asumido por el Ministerio de Defensa y prologado por el mismo presidente del Gobierno, supone una recuperación, aunque sea solamente a título indicativo, del Estrecho como escenario estratégico, al verse explícitamente citado entre los intereses estratégicos de España, dentro de los denominados Intereses Nacionales de Seguridad.⁶

La Armada española fue la inspiradora del conocido como "eje estratégico Baleares-Estrecho-Canarias" que dominó el planeamiento defensivo y de seguridad españoles desde finales de los años 70 y durante toda la década de los años 80. El Ejército de Tierra, cuyos postulados habían dominado tradicionalmente en la organización de las Fuerzas Armadas españolas modernas, se encuentra en esos años inmerso en una profunda reconversión y carece casi de cometido específico dentro de ese nuevo esquema estratégico fundamentalmente aeronaval. Esa situación es poco a poco reorientada al resurgir la rama terrestre de las Fuerzas Armadas de su reforma interna y consigue transformar, también poco a poco, el concepto o el eje estratégico hasta sustituir, primero, el Estrecho por la Península dentro de esa trilogía que lo componía, y después proclamar abiertamente "muerto" el mencionado eje para convertir, una vez más, la Península, el territorio -razón de ser del Ejército de Tierra- en el centro de la estrategia nacional, ahora bajo la argumentación de que se trata de la base fundamental y necesaria para la proyección exterior de fuerzas.

Resulta evidente que la Armada pierde el protagonismo estratégico que había alcanzado en los años 80. La condición marítima de España, con fachada a dos mares, no vuelve a sobresalir en el planeamiento estratégico español. La atención se centra, siguiendo los patrones aliados, en la proyección de fuerzas.

El estrecho de Gibraltar, sin embargo, como quedó constatado durante la II Guerra del Golfo, en 1991, no solamente se ve afectado por posibles crisis que sucedan en su zona más próxima, sino por acontecimientos que repercuten en él aunque se desarrollen a miles de kilómetros de distancia. La importancia de las rutas marítimas que lo atraviesan lo convierten en esencial a la hora de materializar un refuerzo o mantener un esfuerzo en la zona mediterránea y del Oriente Medio, para lo cual es imprescindible una vía segura de avituallamiento que solamente es factible garantizar con un Estrecho abierto y controlado.

Desde el punto de vista estrictamente nacional, la importancia del tráfico marítimo para nuestra economía es tan abrumadora que no resulta solamente un asunto de perfil medio asegurar un Estrecho permanentemente abierto y seguro, sino que es esencial para la supervivencia de la nación. Desde el punto de vista exclusivamente español, y teniendo en cuenta que el 82%

⁶ *Libro Blanco de la Defensa 2000*. Ed.: Ministerio de Defensa; Madrid, 2000. Pág. 69.

de nuestras importaciones y el 64% de nuestras exportaciones se realizan por mar,⁷ y dado que de los cinco primeros puertos españoles, cuatro están en el Mediterráneo⁸ y es de suponer que la inmensa mayoría de sus tráficos tienen que ver de una u otra manera con el Estrecho y dependen de su accesibilidad, no es descabellado concluir que difícilmente puede nuestra economía y nuestro sistema actual de convivencia y producción sobrevivir, tal y como hoy lo conocemos, sin un Estrecho seguro y abierto.

Tras la "guerra fría", el Estrecho no ha perdido la trascendencia que para España siempre ha tenido, aunque sí es cierto que desde el punto de vista aliado deja de tener la importancia que tuvo en el pasado. Hoy, cuando sigue creciendo el tráfico por sus aguas en ambos sentidos, alcanzando el segundo lugar entre los estrechos más transitados del mundo, cuando la seguridad de su navegación está encomendada internacionalmente a España, cuando Gran Bretaña sigue manteniendo su presencia militar en él y cuando nuestro país sigue manteniendo en la ribera sur del Estrecho intereses estratégicos (territorio y ciudadanos), resultaría poco entendible y algunos podrían considerarlo una incongruencia, mirar para otro lado buscando otros objetivos en los que empeñarse.

Por su trascendencia económica e incluso de relación cultural y trascontinental, es difícil encontrar otro escenario posible donde los intereses estratégicos nacionales y las prioridades nacionales de Seguridad (en un sentido amplio del término) estén tan claros como en el Estrecho. Los intereses nacionales españoles se solapan en el Estrecho de Gibraltar, de forma clara, con los de sus aliados más cercanos y lejanos. Hasta hace bien poco, la ausencia de España de la estructura integrada de la OTAN y la presencia británica en Gibraltar, le había impedido ejercer soberana y plenamente en la zona, en beneficio propio y de todos los aliados, ese papel que, sin duda por geografía y posibilidades, le corresponde. España se encuentra hoy integrada en la estructura militar aliada y no sería aceptable que se centrara principalmente en el componente terrestre de su integración, teniendo como tiene intereses vitales unidos a la libre navegación por los mares y en concreto por el Estrecho, como punto de confluencia de las rutas atlánticas y mediterráneas.

Sin duda la acción sobre el Estrecho, considerado en su extensión geográfica más amplia, constituye un escenario fundamentalmente naval, aunque como en todas las modernas intervenciones en las que participan fuerzas militares, para ser efectiva debe ser conjunta, a cargo en este caso de las tres ramas de las Fuerzas Armadas. Aunque no solamente por ellas, dado que teniendo en cuenta la lista de riesgos actuales, tan evidentemente puesta de manifiesto con los últimos atentados terroristas sobre Estados Unidos, el ámbito amplio de la Seguridad requiere una decidida coordinación política y operativa de todos los esfuerzos y servicios existentes, incluidos los ajenos a los Ejércitos. Sobre todo en el Estrecho, donde las denominadas "nuevas amenazas a la seguridad" encuentran una más que adecuada zona de penetración y donde las políticas de cooperación con nuestros vecinos deben jugar un papel predominante.

La ausencia de amenazas militares tradicionales claras y definidas, no ya en el Estrecho sino en casi cualquier parte del planeta, hace que nos inclinemos hacia la convicción de que no existen lugares cercanos que requieran una especial atención desde el punto de vista de la Seguridad. Bien es verdad que tras los sucesos del pasado 11 de julio (isla Perejil) para muchos ha quedado claro, con toda crudeza, la posibilidad de que debamos asumir la resolución de conflictos propios en solitario y precisamente en la zona del estrecho. Esta evidencia, consecuencia de los sucesos del pasado verano, va a provocar, como mínimo, que la *Revisión Estratégica de la Defensa*, que se lleva redactando desde hace año y medio, se vea en buena parte modificada, según señaló en Ávila, durante los últimos días del mes de julio, el subdirector general de Relaciones

⁷ José Luis Estrada Llaquet: «El modelo español: el nuevo marco estratégico del sistema portuario de titularidad estatal». En, *Libro de ponencias. VIII Congreso de Tráfico Marítimo y Manipulación Portuaria*. Ed.: Fundación Portuaria; Madrid, 1999. Págs. 137-162.

⁸ Bahía de Algeciras, Barcelona, Valencia, Bilbao y Tarragona, por este orden y según los datos facilitados por Puertos del Estado para el ejercicio de 2001, constituyen los cinco primeros puertos del sistema portuario español por volumen total de mercancías movidas. Ver, *Transporte XXI*; 15 de marzo de 2002.

Internacionales del Ministerio de Defensa, Félix Sanz Roldán⁹. El general Sanz vino a decir que la *Revisión Estratégica* nos la han rehecho desde fuera -antes de estar acabada- en el plazo de una semana.

La falta de planeamiento desde tiempo de paz, la ausencia de previsión y de dedicación al estudio y cuidado de nuestra posición geográfica, así como la falta de unas claras prioridades y de una resuelta decisión de asumir responsabilidades en uno de los *checkpoint* más evidentes de toda la geografía mundial, no llevan más que a la repetición de errores pasados e incluso incitan a otros a ocupar espacios y tareas que por geografía y capacidad nos correspondería asumir en beneficio propio y de la comunidad internacional.

Bibliografía

ALLENDESALAZAR, José Manuel: *Apuntes sobre la relación diplomática hispano-norteamericana, 1763-1895*. Ed.: Ministerio de Asuntos Exteriores; Madrid, 1996. Pág. 56.

ESTRADA LLAQUET, José Luis: "El modelo español: el nuevo marco estratégico del sistema portuario de titularidad estatal". En, *Libro de ponencias. VIII Congreso de Tráfico Marítimo y Manipulación Portuaria*. Ed.: Fundación Portuaria; Madrid, 1999. Págs. 137-162.

GLANVILLE, John: *The Voyage to Cadiz in 1625*. Citado por UXÓ PALASÍ, José: "Interés británico por el Estrecho de Gibraltar (siglos XVI y XVII)"; En, *Ejército*, nº 619. Agosto de 1991. Pág. 51.

HILLS, George: *El Peñón de la discordia*. Ed.: San Martín, 1974. Pág. 165.

Libro Blanco de la Defensa 2000. Ed.: Ministerio de Defensa; Madrid, 2000. Pág. 69.

LÓPEZ DE AYALA, Ignacio: *Historia de Gibraltar*. Madrid, 1782. Pág. 212.

⁹ El general de división Félix Sanz Roldán intervino el 25 de julio de 2002 en el Curso de Verano; *La situación internacional a partir del 11 de septiembre de 2001*, organizado por la UNED, en su sede de Ávila.